SPORT WODNY



PIERWSZY ZESZYT
CZERWCOWY
1937

Nr 10
ROK XIII

POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI
Warszawa, ul. Nowogrodzka 4 m. 21. Tel. 727-04.

KOMUNIKAT

I. Celem zunifikowania wszystkich obecnie klasowych żeglarzy, Zarząd Polskiego Związku Żeglarskiego wzywa wszystkie Kluby zrzeszone i stowarzyszenia, by w terminie do dnia 15 czerwca 1937 roku podały szczegółowy wykaz wszystkich żeglarzy klasowych, którzy do dnia 31 grudnia 1936 roku uzyskali stopnie sternika śródlądowego lub morskiego oraz kapitanów morskich. Wykaz ma zawierać: imię i nazwisko, posiadany stopień, kiedy i przed jaką Komisją uzyskał stopień, przez kogo wystawiony patent.

II. Zarząd Polskiego Związku Żeglarskiego ma zamiar urządzić w Warszawie w miesiącu czerwcu b. r. 5-io dniowy kurs unifikacyjny dla instruktorów amatorów, jachtingu śródlądowego na wodach bieżących.

W związku z tym prosimy Zarządy Klubów i Stowarzyszenia o odwrotne podanie najwyżej dwóch kandydatów, reflektujących na udział.

Od reflektantów wymagana jest conajmniej trzyletnia praca instruktorska w Klubie.

Bliższe szczegóły, co do ścisłego terminu, zakwaterowania i t. p. zostaną podane Klubom najmniej na 10 dni przed terminem uruchomienia kursu.

III. Zarząd Polskiego Związku Żeglarskiego zaleca wszystkim klubom i Organizacjom zrzeszonym w P. Z. Ż. wzięcie możliwie największego udziału w tegorocznym Święcie Morza organizowanym w dn. 28 i 29 czerwca br.

Za Zarząd P. Z. Ż.

Sekretarz Generalny
(—) *Jerzy Lisicki* (—) *W. Kiliński, płk. dypl.*

OKAZYJNIE SPRZEDAM
JACHT ŚRÓDLĄDOWY „KORAB"
z kajutą, 20 m² żagla. Koje na 4 osoby,
z motorem przyczepnym lub bez.
A. Piątkowski, Warszawa Wspólna 56 m. 5
tel. 9.64.36 godz. 19—21

Klub Wioślarski w Gdańsku e. v.

PROGRAM

regat pod protektoratem Komisarza Generalnego R. P. w Gdańsku p. Ministra Chodackiego w dniu 13 czerwca 1937 r. na wodach portu Gdańskiego

BIEG 1. — Czwórki I.
„ 2. — Czwórki młodszych.
„ 3. — Dwójki bez sternika.
„ 4. — Czwórki półwyścigowe młodzieży
„ 5. — Jedynki.
„ 6. — Czwórki nowicjuszy.
„ 7. — Dwójki.
„ 8. — Czwórki półwyścigowe.
„ 9. — Czwórki bez sternika.
„ 10. — Czwórki półwyścigowe pań.
„ 11. — Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.
„ 12. — Dwójki podwójne.
„ 13. — Czwórki II.
„ 14. — ósemki.

Regaty odbywają się zgodnie z nowym regulaminem P.Z. T. W. ze zmianami uwzględniającymi warunki lokalne.

Punktacja liczona będzie podwójnie (na podstawie uchwały Sejmiku).

Termin zgłoszeń upływa dnia 5 czerwca 1937 r., zgłoszenia kierować należy pod adresem „Klub Wioślarski" w Gdańsku Komisja regatowa Gdańsk Hotel Continental. Stadtgraben 8/7. Numerację wioślarzy w zgłoszonych osadach podać należy według regulaminu Nr. 1 szlakowy i t. d.

Równocześnie z zgłoszeniem należy wpłacić na rachunek Klubu Wioślarskiego w Gdańsku w The British and Polish Trade Bank A. G. konto P. K. O. Nr. 101—177 wpisowe w wysokości zł. 5.— od zawodnika w każdym biegu.

Osady zwycięskie otrzymają prócz nagród żetony pa- [illegible]

Otwarcie zgłoszeń i losowanie torów odbędzie się dnia 5 czerwca br. o godz. 20-ej w Hotelu Continental.

Zebranie sędziów odbędzie się dnia 12 czerwca br. o godz. 20-ej w hotelu Continental. Tegoż dnia nastąpi wydanie numerów startowych.

Na wyjazd do Gdańska przysługuje zniżka kolejowa 82% w obie strony na podstawie pisma Państw. Urzędu W. F. i P. W. nr. 550/50 zaop. II. z dnia 13 marca 1937 r. poz. 108.

Zniżki udzielają miejscowe władze W. F. i P. W.

BACZNOŚĆ SPORTOWCY!

Polecamy:

St. Szymborski: WISŁA. . . . . zł. 6.
Przewodnik dla turystów wodnych. Obejmuje 43 mapek odcinków Wisły od Oświęcimia po ujście w formacie atlasu kieszonkowego.

St. Szymborski: DNIESTR Z DOPŁYWAMI, PRUT I CZEREMOSZ. W druku.
Przewodnik dla turystów wodnych. Zawiera 148 stron mapek dla Dniestru, Wereszycy, Seretu, Stryja, Swicy, Łomnicy, Bystrzycy, Prutu i Czeremoszu w formie luźnych zeszytów, które można nabywać oddzielnie.

Cz. Kołodziejski i *A. Tuszyński:* ŁÓDŹ MOTOROWA. W druku.
Obsługa, budowa i nawigacja dla wszystkich typów łodzi motorowej.

KSIĄŻNICA — ATLAS
Lwów, Czarnieckiego 12 Warszawa 1, Nowy Świat 59

ROK 13 WARSZAWA, CZERWIEC 1937 R. № 10

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO



Zwycięzca biegu kajaków jedynek Sobieraj przyjmuje gratulacje

I-sze Regaty Kajakowe Polska — Niemcy

Po kilkuletnich przygotowaniach organizacyjnych Zarząd Główny Polskiego Związku Kajakowego zdecydował się w bieżącym roku na zorganizowanie pierwszych międzypaństwowych zawodów, zapraszając Niemiecki Związek Kajakowy do Polski.

Na teren rozgrywki wybrano tor regatowy w Łęgnowie pod Bydgoszczą, miejsce, które ze względu na swoje położenie oraz urządzenia techniczne nadaje się w wysokim stopniu do rozgrywek widowiskowych.

Gdy od Związku Niemieckiego nadeszła odpowiedź przychylna, rozpoczęto prace nad zestawieniem możliwie najsilniejszej drużyny reprezentacyjnej Polski, aby godnie wyjść z tego spotkania.

Zestawienie drużyny nie było łatwą sprawą. Brak urlopów poszczególnych zawodników, słaba kondycja fizyczna, odbywanie powinności wojskowej i wiele innych przeszkód utrudniało zestawienie najsilniejszej reprezentacji.

Brak było w reprezentacji Polski zeszłorocznego Mistrza Polski w składakach jedynkach — Włodarczyka, a również nie otrzymał zwolnienia z wojska zawodnik Fuchs, który wraz z Hadamickim miał startować w składakach dwójkach.

Niemiecka drużyna kajakowa przybyła w najsilniejszym składzie, na jaki stać było Związek Kajakowy w obecnej chwili. Nie było w tej drużynie ani jednego słabego punktu. Prócz olimpijczyków Horna i Hanischa byli sami Mistrzowie bądź to Brandenburgii bądź też Berlina.

Według oceny Trenera Ericha Arndta, była to najsilniejsza drużyna świata. Przeciw tej to drużynie Kapitan Sportowy P. Z. K. po przeprowadzeniu eliminacji w dniu 27 maja złożył drużynę, której filarem był zawodnik Sobieraj, startujący na kajaku szwedzkim na 10 i 1 km.

Liczono również na dwójkę szwedzką Bazaniak — Kozłowski, lecz nasze szanse ze względu na start Horno—Hanischa, fenomenalnej „maszyny kajakowej" były bardzo nikłe.

Drużyna niemiecka przybyła do Polski w sobotę 29 maja rano. Na dworcu w Łęgnowie oczekiwał na nią cały Obóz treningowy P. Z. K., którego zakończeniem były właśnie regaty międzypaństwowe i I-sze Wiosenne Regaty P. Z. K.

Po wzajemnej wymianie serdecznych słów powitania, wygłoszonych przez Kapitana Sportowego P. Z. K. Dra Bolesława Lustra oraz przez P. Rauhuta, kierownika ekipy niemieckiej, zawodnicy poprzedzani banderą P. Z. K. udali się na swoje kwatery.

Z zadziwiającą wprost szybkością kajakowcy niemieccy i polscy zaznajomili się ze sobą. Kilku odnalazło swoich znajomych z zeszłorocznej Olimpiady i zawodów w Wrocławiu — co przyczyniło się jeszcze bardziej do przyjacielskiego nastroju, który osiągnął swój kulminacyjny punkt wieczorem podczas wspólnych śpiewów.

Przy pięknej pogodzie o godzinie 10-ej rano w dniu 30 maja I-szy Wiceprezes P. Z. K. P. Major Włodzimierz Sekunda przemówieniem skierowanym do drużyny niemieckiej i polskiej otworzył regaty, poczym po odegraniu hym[illegible] narodowych, rozpoczęły się poszczególne konkurencje.

Na pierwszy etap poszły składaki. Wiedzieliśmy z góry, że nie odegramy w tych biegach większej roli, gdyż najlepszych osad składakowych nie było na starcie.

Wszyscy oczekiwali z niecierpliwością na moment rozpoczęcia się biegów kajaków szwedzkich. To też gdy na starcie stanęły cztery osady jedynek kajaków szwedzkich napięcie doszło do zenitu.

I w tym biegu przeżyliśmy nasze pierwsze wielkie wzruszenia. Sobieraj odrazu ze startu wysuwa się na czoło, obejmuje prowadzenie biegu i kończy bieg w pierwszorzędnej formie, jako pierwszy wśród ogłuszającego krzyku publiczności i swych kolegów, radujących się z tego pierwszego zwycięstwa Polaka nad zagranicą, — pierwszego zwycięstwa w historii kajakarstwa polskiego. Nie mniejszy entuzjazm wywołuje zajęcie trzeciego miejsca przez Pytlewicza, który dopingowany przez publiczność w czasie drugiego okrążenia wychodzi przed drugiego zawodnika niemieckiego.

Ostra walka zaznacza się również w kajakach szwedzkich dwójkach, w której to konkurencji wychodzą zwycięsko goście.

W popołudniowych biegach ten sam stosunek sił, z tym jednak, iż Hadamicki bardzo zajadle walczył z Löfflerem o drugie miejsce w składach jedynkach na 1 km. w końcu mu ulegając.

Wszystko oczekuje z naprężeniem na bieg 1.000 m. w kategorii kajaków szwedzkich jedynek. Walka między Sobierajem i Wejszewskim a Helmem i Batschickiem zapowiada się ostro.

Zdala z trybun widać start. Z chwilą ogłoszenia, iż zawodnicy ruszyli z miejsca trybuny ożywiają się. Wszystko wstaje. Megafon zapowiada, iż Sobieraj objął prowadzenie walcząc burta o burtę z Helmem. W końcu Sobieraj rozpoczynając już 250 metrów przed metą finisz przybywa pierwszy na metę o kilka długości łodzi, wśród oszałamiającego i ogłuszającego wprost entuzjazmu trybun. Widzowie i zawodnicy święcili to drugie zwycięstwo Sobieraja długo niemilknącymi okrzykami i oklaskami. Miłą niespodziankę sprawił wszystkim zawodnik Torunia Wejszewski bijąc świetnego zawodnika niemieckiego Batschicka, lokując się tym samym na trzecim miejscu.

Jeśli mamy wziąć pod uwagę wyniki tego pierwszego międzypaństwowego spotkania, którego wynik ostateczny brzmi 56 : 32 dla Niemiec — to należy stwierdzić, iż nasz młody polski sport kajakowy wyszedł z tych regat obronną ręką. Czas uzyskany przez Sobieraja, lepszy o 2'51.5" od Helma świadczy o tym, że Polski Związek Kajakowy ma w nim zdolnego i pewnego zawodnika o klasie dorównującej zagranicy.

Brak mu tylko startów zagranicznych, co napewno przyczyniłoby się do wygładzenia i wzmocnienia jego formy.

Jeślibyśmy częściej organizowali spotkania z drużynami zagranicznymi, to wówczas nietylko styl, ale i tabor byłby dostosowywany do przepisowych i właściwych wymiarów.

Ale i na to co się zdziałało w tym krótkim czasokresie na polu sportu kajakowego jest już wiele. *Dwa pierwsze* miejsca i dwa prawdziwe trzecie miejsca w zawodach z największą potęgą świata w sporcie kajakowym mówią same za siebie.

Zawody zakończono odśpiewaniem hymnów narodowych obu państw — po czym p. Major Sekunda wręczył drużynie niemieckiej pamiątkowy ryngraf, a zawodnikom żetony.

A . . . n.

Wyniki poszczególnych biegów były następujące:

Na dyst. 10 km.:

Składaki jedynki — 1) Helm (Niemcy) 58:51, 2) Batschick (Niemcy) 58:55.

Składaki dwójki — 1) Horn—Hamisch (Niemcy) 53:28, 2) Fliego—Weissman (N.) 54:02,5.

Kajaki jedynki wyścigowe sztywne — 1) Sobieraj (Polska) 52:26,5, 2) Helm (Niemcy) 55:18.

Kajaki dwójki sztywne — 1) Horn—Hamisch (Niemcy) 50:53, 2) Fliego—Weissman (N.) 52:34.

Na dyst. 1 km.:

Składaki jedynki — 1) Rückert (Niemcy) 5:38, 2) Batschick.

Składaki dwójki wyścigowe — Rückert Löffler (N.) 4:58,1, 2) Fliego—Weissman (Niemcy).

Kajaki sztywne podwójne — 1) Horn—Hamisch (Niemcy) 4:33,4, 2) Rückert—Löffler (Niemcy), 3) Bazaniak—Kozłowski 4:58.

Kajaki sztywne jedynki — 1) Sobieraj (Polska) 4:57,2, 2) Helm (Niemcy) o 5 dł., 3) Wejszewski (P).

W konkurencji krajowej na 10 klm.:

Kajaki sztywne jedynki — 1) Hrynowicz (Lwów) 57:20.

Kajaki sztywne dwójki — 1) Słomiński—Trzciński (Toruń) 54:26.

Kajaki jedynki wyścigowe — 1) Ragan (Toruń) 59:33.

Na dystansie 600 m. dla pań:

Składaki — 1) Hadamicka (Katowice) 3:52.6.

W konkurencji krajowej na 1 km.:

Kajaki jedynki — 1) Ragan 5:19,2.

Kajaki sztywne dwójki — 1) Nadolny i Służewski (Poznań) 4:56,1.

Kajaki sztywne — 1) Pietraszewski (Lwów) 5:37.

Kajaki sztywne juniorów — podwójne — 1) Słowiński—Trzciński 5:08.

Kajaki dwójki mieszane — 1) Hadamicka i Hadamicki 5:27.

Składaki podwójne — 1) Wichary i Brózdenko (Katowice) 4:58.1.

Zułów — Wilno

Kiedy latem ubiegłego roku Związek Strzelecki przystępował do organizacji pierwszego ogólnopolskiego spływu kajakowego z Zułowa do Wilna, pod hasłem: „poznaj ziemię Marszałka!" — nie przypuszczali organizatorzy, że powodzenie, z jakim spotka się spływ, przyczyni się do nadania mu charakteru imprezy stałej.

Chodziło organizatorom o popularyzację [illegible] stron Wielkiego Wskrzesiciela Polski, — o przyciągnięcie jaknajszerszych rzesz kajakowców na wody wileńskie. Osięgnęli pełny sukces. Dzięki sprężystej organizacji, spływ odbył się nadzwyczaj sprawnie. Jakkolwiek nie został on zbyt licznie obesłany — tym niemniej uczestnicy wywieźli z sobą z Wileńszczyzny jaknajmilsze wspomnienia.

W roku bieżącym odbędzie się na szlaku zeszłorocznej imprezy, drugi z kolei spływ, organizowany przez wileński podokręg Związku Strzeleckiego. Na podstawie nabytych doświadczeń — czas trwania spływu został rozszerzony do pięciu dni. Spływ, tak, jak i zeszłego roku, będzie miał charakter imprezy indywidualnej, turystyczno-regatowej i odbędzie się w dn. od 14 do 18 lipca. Termin może trochę niewygodny. Zawsze to lepiej wszystkie imprezy przedstawiają się liczbowo, gdy się je organizuje w pierwszych dniach miesiąca. Niestety, w danym wypadku, trzeba było termin uzgodnić z terminami innych wielkich imprez kajakowych, tak, by z sobą nie kolidowały. Mamy jednak nadzieję, że niezaprzeczone walory turystyczne i krajoznawcze trasy



Malowniczy zakątek na trasie Żułów—Wilno

spływu wyrównają ten drobny brak z nawiązką, zwłaszcza, że organizatorzy dołożyli wszelkich starań, by zrobić ze spływu imprezę popularną, dostępną dla kieszeni nawet mniej niż przeciętnie sytuowanego kajakowca.

Uczestnicy spływu otrzymają w ramach wpłaconego, minimalnego wpisowego (12 — 16 zł. od osoby) wyżywienie w czasie trwania całego spływu, zakwaterowanie w kwaterach zbiorowych (bez pościeli), oraz zlecenia na przejazd, które, łącznie z legitymacją członkowską Zw. Strzeleckiego, lub Polskiego Związku Kajakowego, uprawniać będą do nabywania biletów kolejowych w klasie III, pociągów osobowych, według taryfy wojskowej (75% zniżki), z miejsca zamieszkania do Żułowa i z Wilna do miejsca zamieszkania. Nadto, korzystać będą z bezpłatnego przewozu kajaków ze stacji Żułów do wsi Bujki i z przystani Wileńskiego Towarzystwa Wioślarskiego do dworca kolejowego w Wilnie, oraz — w miarę potrzeby — na całej trasie spływu, pomiędzy poszczególnymi, nie posiadającymi połączenia jeziorami.

Spływ rozpocznie się tradycyjną Mszą Polową w Żułowie a zakończy uroczystym złożeniem wieńców na Rossie, po czym nastąpi, na przystani Wileńskiego Towarzystwa Wioślarskiego uroczyste wręczenie uczestnikom pa-[illegible]

Cała trasa spływu, długości 164 km, rozpoczynająca się na rzece Barance, przy młynie we wsi Bujki, przebiega przez jeziora: Barańskie, Klewelskie, Żeladzkie, Żułowskie, Turowieckie, Strackie, Hołodnię do wsi Podkościołek, dalej, od młyna we wsi Kirkiszki rzeką Straczą aż do jej ujścia do Wilii i Wilią do przystani Wileńskiego Towarzystwa Wioślarskiego w Wilnie. Zostanie ona podzielona na pięć etapów dziennych. Na ostatnim etapie — w zależności od zgłoszenia się kandydatów — zostanie zorganizowany, według regulaminu regatowego P. Z. K., długodystansowy wyścig o nagrodę przechodnią.

Wszelkich bliższych informacyj udziela zainteresowanym sekretariat Komitetu Organizacyjnego II-go Ogólnopolskiego Spływu Kajakowego Żułów—Wilno, w Komendzie Podokręgu Związku Strzeleckiego w Wilnie, ulica Wielka 68, gdzie też należy kierować wszelkie ew. zapytania, na ręce sekretarza, p. Jana Pawa.

Wypada dodać, że w związku z zatwierdzeniem spływu kajakowego Żułów—Wilno, jako imprezy stałej, rok rocznie powtarzalnej — Władze Z. S. postanowiły wydać w roku 1938 srebrną plakietę pamiątkową dla tych wszystkich uczestników, którzy startować będą w niezmienionym składzie załogi w trzech pierwszych spływach.

W. S.

Którędy pójdzie młoda generacja wioślarzy?

W ostatnich trzech latach przesunęło się przez zapiski Kapitana Sportowego PZTW kilkaset nowych nazwisk. Na listę zostało zapisanych wiele, bardzo wiele nazwisk. W tym wszystkim uderza jednak fakt, że olbrzymia większość tych nazwisk to... efemerydy. Tak prędko znikają, jak się pojawiły. Nie będzie to przesadą jeśli powiem, że z nowych nazwisk tylko ok. 30% pozostaje na drugi rok, a na trzeci bodaj tylko kilka powtarza się w sprawozdaniach regatowych.

Nie powiedziałbym, aby objaw ten był dla nas pomyślny. Trzeba bowiem wziąć pod uwagę, że nasz sport jest tego rodzaju, iż dochodzi się w nim do pewnej formy i wyników dopiero po długich latach pracy. Wprawdzie nowoczesne teorie wioślarskie skróciły czas nowicjatu, który dawniej trwał nieznośnie długo, ale i tak trzeba conajmniej dwóch lat usilnej pracy, aby dojść do formy „olimpijskiej" i móc konkurować o palmę pierwszeństwa na regatach międzynarodowych. Rzecz jasna, że trafiają się talenty, które uzyskują fenomenalne wyniki po bardzo krótkim okresie czasu, ale wyjątki te potwierdzają tylko ogólną zasadę.

Jestem przekonany, że ta właśnie konieczność długiej, cierpliwej pracy jest powodem, dla którego... nowe nazwiska

tak szybko znikają ze sprawozdań regatowych. Miałem sposobność rozmawiania z wieloma młodymi wioślarzami, którzy nie kryli się ze swym zdziwieniem na temat ogromu pracy, jaki czeka każdego wioślarza, który marzy i sukcesach regatowych.

Zdaję sobie sprawę z tego, że obecne czasy bardzo nie sprzyjają szerszemu rozwojowi wioślarstwa regatowego. Łodzie wyścigowe są ciągle jeszcze luksusem na który można sobie pozwolić tylko po bardzo szczegółowym rozpatrzeniu budżetu klubowego. Często stoi się wobec dylematu: czy lepiej kupić nową łódź, a za to zrezygnować z wyjazdów na regaty, czy odwrotnie: startować na starej lodzi ale startować. Widzimy więc, że przed skarbnikiem klubu pojawia się zadanie niezwykle trudne do rozwiązania. Wiadomo przecież, że z próżnego i Salomon nie naleje.

Na tym jednak miejscu trzeba trochę rozwiać zbyt przesadne pojęcie o wartości nowiutkich „z pod stempla" łodzi. Oczywiście, że lepiej jest startować na nowej łodzi, która daje 80% gwarancji, że w drodze nic się nie urwie, nie złamie, w której odsadnie nie chwieją się przy lada pociągnięciu i t. d. Ale z drugiej strony wioślarz nie może zapominać o jednym a mianowicie o tym, że nie łódź wygrywa tylko wioślarz. Byłem świadkiem wielu wypadków, w których dobra osada na starszej łodzi wygrywała z równorzędnym przeciwnikiem startującym na łodzi nowej.

Trzeba tylko łódź odpowiednio konserwować. Niestety tego rodzaju staranność nie jest w zwyczaju naszych wioślarzy. Nawet wioślarze wysokiej klasy, którzy już dawno zdobyli „ostrogi" seniorskie nie lubią po przyjeździe czyścić łodzi, wycierać wioseł i t. d. Wolą rzucić łódź na pierwszą lepszą wolną podstawkę i w spokoju udać się do szatni. Jakie to ma następstwa dla łodzi — nie trzeba dodawać. Szkoda tylko, że zwyczaj ten zaczyna się rozprzestrzeniać także i wśród młodszych wioślarzy, którzy rzecz jasna zbyt szybko w tym zakresie postępują śladami starszych.

Troskliwy gospodarz klubu pamięta o tym, że łódź odpowiednio szanowana trwa o kilka lat dłużej niż łódź nieszanowana. Ale pamiętać o tym musi nietylko skarbnik i gospodarz, lecz również i instruktor. Musimy zerwać z tym nastawieniem, że zadaniem instruktora i to jedynym jest nauczenie nowicjusza wiosłować. Byłoby to zbyt znacznym uproszczeniem pracy. Instruktor musi być nietylko nauczycielem samego wiosłowania, ale musi w swego ucznia wpoić także pewne zasady sportowego postępowania. A troskliwe opiekowanie się łodzią należy także do zasad postępowania prawdziwego sportowca.

W nowoczesnych zasadach treningu wioślarskiego ten wpływ nauczycielsko-wychowawczy zajmuje wiele miejsca. Już sam Fairbairn rzuca kardynalnego znaczenia hasło: wioślarza należy uczyć uczenia się wiosłowania. Minęły więc już czasy, kiedy wioślarz przychodził na przystań, siadał na łódź i z tą chwilą wszystko niemal przestawało go interesować poza wskazówkami trenera. Dzisiaj miejsce tej trochę bezmyślnej pracy zajęła praca świadoma celów i zadań sportu. A zadaniem tym jest przecież nietylko wyuczenie pewnej gałęzi sportu, ale także wychowanie młodego człowieka w myśl szczytnych zasad sportu.

Fakt ten posiada doniosłe znaczenie odnośnie do instruktorów. Przykłady zagraniczne, które mieliśmy już wiele razy sposobność obserwować, wykazały nam, że dawniej znaczenie i rolę trenera wioślarskiego rozumiano bardzo liberalnie. Instruktorzy zawodowi rekrutowali się z pośród sfer pół- i ćwierćinteligencji, których jedyną zaletą było, że umieli sami dobrze wiosłować i wiedzieli o co chodzi przy montowaniu łodzi. Dzisiaj instruktor musi umieć wiele więcej, musi przede wszystkim umieć trafić do duszy młodego pokolenia wioślarskiego i tak je poprowadzić, aby wykonywała jego polecenia z pełnym ich zrozumieniem.

O ile dawniej trenerzy rekrutowali się przeważnie z pośród byłych zawodników, którzy w pewnym momencie życia dochodzili do przekonania, że zawód trenerski będzie dla nich jedyną możliwością zarobkowania, o tyle dzisiaj od instruktora wymaga się znacznie więcej. Musi on znać nietylko zasady poprawnego wiosłowania, ale także musi znać teorię wychowania fizycznego, anatomię, zasady zaprawy kondycyjnej i t. d. Jest to już materiał bardzo obfity, który jednak trochę trudno opanować bez jakiejś pomocy. Pomocą tą są przede wszystkim kursy i obozy instruktorskie.

Niestety nie stać nasz związek na organizowanie dorocznych kursów dla naczelników i kapitanów sportowych, jak to ma miejsce np. w Niemczech. Co gorzej wioślarstwo jest wręcz po macoszemu traktowane na naszych studiach w. f. a nawet na Centralnym Instytucie W. F., tak, że w tym zakresie jeszcze wiele pozostaje nam do nadrobienia.

Wydatki na szkolenie instruktorów — z punktu widzenia kasowego biorąc, są tego rodzaju, że patrzy się na nie niechętnie. Jest to konserwatywny punkt widzenia, chętnie lansowany przez oszczędnych skarbników klubowych. Ale trzeba patrzeć nieco dalej i widzieć, że wydatki te zwrócą się w postaci podniesienia poziomu wioślarskiego członków klubu. Pod tym względem panują u nas dość niezrozumiałe zapatrywania a mianowicie tego rodzaju, że dobrze wiosłować powinien tylko zawodnik — człowiek, który staje do regat, natomiast olbrzymia rzesza t. zw. turystów — dobrze wiosłować nie potrzebuje. Bo i po co? Jest to zapatrywanie z gruntu fałszywe, zapatrywanie, które może doprowadzić do zupełnego zaprzeczenia istotnego celu wiosłowania, którym przecież nie jest nic innego, jak tylko wychowanie fizyczne.

Ale ponieważ niestety to zapatrywanie jest bardzo powszechne — przeto widzi się tylu „turystów" tak fatalnie wiosłujących. Jest to pewna odmiana wiosłowania „naturalnego", które jest obecnie bardzo modne, ale odmiana fałszywie ujętych zasad nowoczesnego sportu, z którą trzeba konsekwentnie i uparcie walczyć. Obowiązkiem klubu wobec każdego członka, czy to będzie młody człowiek w wieku 18 lat, czy też starszy pan na stanowisku, jest nauczyć go porządnie wiosłować.

Musimy także od naszych instruktorów wymagać trochę innych kwalifikacji. Musimy domagać się, aby opanowali także zasady sportowej fair play i umieli wychować naszą młodzież. Między trenerem wioślarskim a zawodnikiem powinien utrzymywać się stosunek taki, jaki łączy dobrego nauczyciela w szkole z uczniem. Jak z jednej strony instruktor musi być tym wychowawcą - nauczycielem, tak z drugiej strony musi się on domagać odpowiedniego zrozumienia od uczniów-wioślarzy, zrozumienia i poparcia w postaci zastosowania się do jego wskazówek i to nietylko odnośnie samego wiosłowania, ale także całości postępowania.

Niestety pod tym względem młoda generacja wioślarzy pozostawia dużo do życzenia. Wielu z pośród niej sądzi, że z chwilą kiedy wysiada się z łodzi — kończy się także ingerencja trenera. Lekceważą sobie wówczas wszelkie jego wskazówki i polecenia odnośnie do nieleżenia na słońcu, niekąpania się w rzece, zrezygnowania z papierosów i alkoholu i t. d. Im który z młodzieży więcej sukcesów osiągnął tym jego zapatrywania pod tym względem bardziej schodzą na manowce. W ten sposób marnujemy wiele okazyj nawet na terenie międzynarodowym, gdyż ktoś, kto np. wygrał bieg w Polsce mimo palenia papierosów i chodzenia ze znajomą panienką na plażę, uważa, że i zagranicą potrafi w tych samych warunkach bieg wygrać. Oczywiście dzieje się inaczej, ale i wtedy trudno naszego „asa" przekonać o niewłaściwości jego postępowania.

Typowym także dla naszej młodej generacji jest brak zaciętości i wytrwałości. Wystarczy jedno niepowodzenie, aby cała osada rezygnowała z dalszej pracy i wycofywała się z treningu. Co więcej dla naszych młodszych wioślarzy wystarczy nawet tylko wiadomość, że gdzieś tam trenuje silna osada, aby natychmiast porzucono ten typ łodzi i szukano czegoś nowego — gdzie będzie łatwiej dojść do sukcesu. Tak np. ma się sprawa z dwójkami podwójnymi, które są typem łodzi bardzo nielicznie obsadzanym, tak jest z jedynkami, których wszyscy unikają bo... jest Verey, który „i tak" wygra.

I przypomina mi się przysłowie niemieckie, które powiada, że przewidywanie porażki jest już w istocie rzeczy samą porażką. Gdy przychodzi się nam mierzyć z silnym przeciwnikiem — nie należy nigdy zapominać, że ten przeciwnik nie jest niczym innym jak tylko człowiekiem, który... może także przegrać. Niestety o tej prawdzie nasza młodzież szybko zapomina i rezygnuje z walki, choć nieraz sytuacja zapowiada się dużo lepiej, niżby ktoś mógł przypuszczać.

Tego także musi nauczyć instruktor, aby uczeń jego umiał walczyć do ostatniego momentu wyścigu. Nauka tego rodzaju zalet charakteru oczywiście nie jest ustalona żadnymi ścisłymi regułami i instruktor musi umieć znaleść sam taką drogę postępowania, któraby doprowadziła go wreszcie do celu. Dużo zależy od osobistego taktu trenera i umiejętności podejścia do wioślarzy. Nasz charakter polski jest pod tym względem bardzo trudny do opanowania przez zagranicznych instruktorów. Będąc przyzwyczajonymi do wojskowej niemal karności i dyscypliny klubowej, jaką się respektuje w Niemczech, Austrii czy Anglii, trener angielski czy niemiecki w Polsce natrafia na duże trudności, które kosztują i jego i jego wychowanków wiele nerwów. Nasza młodzież zraża się do pracy byle czym, czasem nie umie, czy nie chce wczuć się w intencje instruktora, a potym mamy wiele niemiłych scen na temat kolizji zapatrywań między instruktorem a uczniem, które oczywiście nie pomagają do osiągnięcia sukcesu.

Z drugiej strony doskonale zdaję sobie sprawę z trudnej sytuacji materjalnej naszych instruktorów. Warunki ekonomiczne naszych klubów są obecnie jeszcze ciągle tego rodzaju, że uniemożliwiają należyte opłacanie trenera. Jeszcze na trenera zagranicznego tu i ówdzie znajdą się pieniądze, gdyż panuje fałszywe czasem zapatrywanie, że trener zagraniczny dokona większych „cudów", ale trenerzy krajowi są opłacani naprawdę dużo poniżej normy, jaka się im należy, tym więcej poniżej, że w olbrzymiej większości wypadków zajęci są oni tylko przez kilka miesięcy w roku a nie przez cały rok.

To samo co powiedzieliśmy o instruktorach tyczy się i instruktorów-amatorów. W istocie rzeczy bowiem kwestja czy instruktor bierze pieniądze za swą pracę czy nie — w niczym nie zmienia jego zadań, którymi jest porządne nauczanie wiosłowania. Instruktor-amator musi być tak samo punktualny i obowiązkowy, jak zawodowy. Rola i wpływ trenera amatora są w wielu wypadkach doniośljesze, niż zawodowego instruktora. Z racji swego amatorskiego charakteru powinien on wywierać na młodzież bardziej wychowawczy wpływ i powinien mieć większy jeszcze autorytet. Niestety często się jednak trafia, że z dobrymi chęciami instruktora amatora nie idzie wiedza wioślarska, co oczywiście musi wpłynąć obniżająco na autorytet. Bo spotykamy się często ze stanowiskiem tego rodzaju, że trener-amator nie jest obowiązany do tego quantum wiadomości fachowych co trener zawodowy bo „nikt mu za to nie płaci". Jest to stanowisko z gruntu błędne, które należy stanowczo wyeliminować z naszych klubów. Ten, kto bierze się do trenowania osad musi mieć wystarczające kwalifikacje, bez względu na to, czy za swą pracę bierze pieniądze czy tylko wdzięczność uczniów i zaszczyty klubowe.

W ostatnich czasach nieco więcej uwagi poświęciłem problemowi instruktorskiemu. Uważam jednak, że problem ten jest pierwszorzędnego znaczenia, gdy decyduje on o przyszłych sukcesach naszego wioślarstwa. Musimy pamiętać o tym, że za trzy lata startujemy znowu na regatach olimpijskich. Do poprzednich olimpiad przygotowywali nas trenerzy zagraniczni, chciałbym jednak, aby do r. 1940 sytuacja zmieniła się tak dalece, byśmy mogli zrezygnować z pomocy zagranicznej tym więcej, że pomoc ta, o ile nawet dysponujemy odpowiednim zasobem wiadomości fachowych — często nie stoi na wyżynie, jeśli idzie o umiejętności zachęcenia młodzieży do pracy i utrzymania jej w odpowiednim nastroju entuzjazmu do wykonywanej pracy. Dlatego nad tym problemem powinny obszerniej przedyskutować nietylko sfery kierownicze związku, ale także i starsi wioślarze oraz kierownicy klubów. Musimy sami wychować sobie typ polskiego nauczyciela sportu a wtedy będziemy spokojni o naszą młodzież, która niestety narazie nie daje nam powodu do specjalnego entuzjazmu.

Wł. Długoszewski

Naprawienie uszkodzeń olinowania i ożaglenia

W żeglarstwie sportowym najczęściej spotykamy się z drobnymi uszkodzeniami olinowania i ożaglenia jachtu.

Przeciążanie statku żaglem, tak popularne wśród młodych żeglarzy amatorów, prawie z reguły — wcześniej, czy później — pociąga za sobą stratę żagla, czy też zerwanie części olinowania.

W takim wypadku pierwszą czynnością, jaką winniśmy wykonać, będzie zmiana kursu w stosunku do wiatru o tyle, żeby wyeliminować z pracy uszkodzone części — a więc: przy pęknięciu sztagu — przejść na fordewind, wanty — zmienić hals, bagsztagu — przejść w bejdewind, rozdarte żagle zrzucić i t. d.

Zerwane liny stalowe olinowania stałego naprawiamy prowizorycznie, jak wskazują rysunki. Na obu końcach zerwanej liny robimy oka, przy pomocy przewiązów (benzli), o ile posiadamy zapas dużych kausz dobrze będzie, w ten sposób powstałe oka, wstawić kausze. Muszą to być jednak kausze duże, znacznie większe od odpowiadających danemu wymiarowi liny. Użycie kausz będzie w pierwszym rzędzie nieodzownym, w wypadku użycia na ściągacz drutu benzlowego, o czym sobie niżej powiemy.

Do górnego końca liny zerwanej, przywiązujemy węzłem wantowym, tuż nad okiem, koniec konopnej liny. Luźny koniec tej liny przewlekamy kolejno przez oka tak, by przez każde oko przewlec przynajmniej po trzy razy. W ten sposób uzyskany ściągacz linowy wybieramy aż do usztywnienia pękniętej liny. Na ściągacz linowy musimy użyć linki włókiennej, tej samej grubości co zerwana stalówka. W takim wypadku otrzymamy połączenie odpowiadające wytrzymałością zerwanej linie stalowej. Po wybraniu linki ściągacza, aż do usztywnienia uszkodzonej liny, koniec jej zamocowujemy kilkoma półsztychami na ściągaczu i możemy w dalszym ciągu rozpocząć chwilowo przerwany rejs.

Zamiast liny konopnej możemy użyć na ściągacz także drutu benzlowego, o ile mamy go pod dostatkiem. Musimy jednak pamiętać, że drut benzlowy, jako wykonany z mięk-

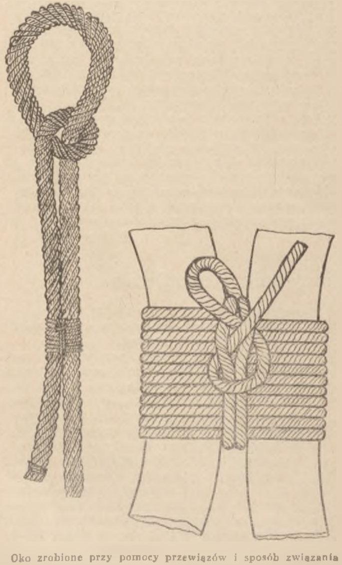
kiego żelaza, nie odpowiada wytrzymałością tej samej grubości stalowemu pokrętkowi liny. Poza tym nigdy nie uda nam się wybrać drutu tak dokładnie, by wszystkie buchty jednakowo pracowały. Wobec tego ściągacz z drutu benzlowego musi być zrobiony ze znacznie większym zapasem wytrzymałości, niż ściągacz z liny włóknistej, stosunkowo bardzo elastycznej. W dalszym ciągu, ściągacz z drutu będziemy musieli zakładać na linę uprzednio obciągniętą przy pomocy talii roboczej, gdyż napinanie zerwanej liny przez obciąganie drutu, jest ze względu na charakter materiału wykluczone. Te właśnie względy przemawiają za użyciem na ściągacze raczej lin włókiennych (konopie, manilla).

Celem zmniejszenia tarcia, przy obciąganiu linki, czy też drutu ściągacza, dobrze będzie oka zerwanej stalówki dobrze wysmarować tawotem, lub — jeśli nie posiadamy tawotu — szarym mydłem.

Gdy znajdujemy się nie daleko portu, gdzie będziemy mogli zerwaną linę zmienić, możemy w miejsce ściągacza posłużyć się zapasową talią. Możemy to jednak zrobić na czas bardzo krótki, lub w wypadku, gdy mamy kilka zapasowych talij, bez których na dalszą metę mogło by nam być trudno się obchodzić.

* * *

Zerwanie grot-szkota następuje stosunkowo rzadko i tylko w tym wypadku, gdy używaliśmy liny za słabej, lub bardzo wypracowanej.



Oko zrobione przy pomocy przewiązów i sposób związania przewiązu

Należy natychmiast przejść w ostry bejdewind i zamocować bom, przy pomocy talii roboczej. W miejsce zerwanego grot-szkota możemy nawlec cienką cumę. O ile cumy okażą się tak grube, że nie dadzą się przewlec przez grot-szkot-bloki, możemy szkot zastąpić mocną talią roboczą, musimy jednak zwrócić pilną uwagę na pracę takiego awaryjnego szkota i, w wypadku, gdyby okazała się zbyt ciężką — żagiel zarefować.

Przy zerwaniu fok, lub kliwer-szkota, żagiel pójdzie w łopot. Będzie to stanowiło, zwłaszcza przy silnym wietrze i na jachtach większych poważne niebezpieczeństwo dla człowieka, usiłującego uchwycić łopocący się róg szkotowy, przy którym pozostaną stosunkowo ciężkie bloki szkota.

Uderzenie bloku może w takim wypadku spowodować złamanie ręki, lub inne ciężkie uszkodzenie. Poza tym, ujęcie za róg szkotowy żagla wypełnionego wiatrem, może grozić przy gwałtownych porywach wiatru, wyniesieniem człowieka za burtę i stratę członka załogi. Powinniśmy zatym, w pierwszym rzędzie starać się spuścić łopocący żagiel. Może to jednak okazać się dość trudnym, zwłaszcza, gdy żagiel posiada składaną talię fałową, a nie jest wyposażony w kontrafał (t. zw. „Niederholer").

Gdyby nie udało nam się zrzucić żagla, wprost luzując fał, trzeba będzie, stanąwszy przy sztagu, wybrać płótno za dolny lik powietrzny, zbierając je w fałdy koło sztagu. W ten sposób postępując, zanim dojdziemy do bloków stłumimy łopot.

W tym miejscu należy nadmienić, że pojedyńczy człowiek, udający się na jakiekolwiek stanowisko manewrowe, przy złej pogodzie, winien bezwarunkowo zabezpieczyć się, przewiązując się w pół długą linką, której luźny koniec zamocowano na pokładzie.

Zerwany fał możemy związać, o ile pozwolą na to bloki, przez które przechodzi. W przeciwnym wypadku — zamieniamy liną zapasową, lub — o ile jej nie posiadamy wywłóczymy fał z bloków, splatamy zerwane części splotem długim, nie pogrubiającym liny, po czym nawlekamy linę w bloki z powrotem jednak w ten sposób, by teraz pracowała ta część, która dotychczas, przy podniesionych żaglach, leżała zwinięta w buchty na pokładzie, lub wisiała na kołkownicy.

Stosunkowo najbardziej kłopotliwym będzie zerwanie pik-fału. W wypadku, gdy gafel posiada sztywną szponę, spadając, zatnie się na maszcie. Wtedy trzeba albo posłać na maszt człowieka, który za flaglinkę podciągnąłby gafel do góry o tyle, żeby umożliwić zsunięcie się szpony, albo też — gdy to się nam nie uda ze względu na wielkość i ciężar gafla — przeciąć strop, zamykający szponę gafla. Przy spuszczaniu gafla na samym grot-fale będziemy musieli pilnie obserwować pik i, gdy tylko gafel opuścimy o tyle, że będzie można przychwycić go — zabezpieczyć stropem, by latając w powietrzu przy przechyłach nie zagrażał pracującym przy wybieraniu spuszczanego żagla.

* * *

Małe pęknięcia żagla przy likach, zaszywamy na miejscu, t. zw. „szwem bosmańskim"; — przy większych uszkodzeniach, żagiel spuszczamy i zaszywamy na miejscu w morzu, sztormując na pozostałych żaglach, lub dryfkotwie. Gdy pęknięcie powstało przy bomie możemy żagiel zarefować do tego stopnia, by wwinąć całe rozdarcie i przykryć przynajmniej dwukrotnie całym płótnem. Podobnie możemy postąpić w wypadku gdy rozdarcie żagla nastąpiło przy gaflu. Zdejmujemy gafel, owijamy żagiel dookoła, jak na bo-

mie. Następnie zdejmujemy z bomu pierścień szkotowy (o ile mamy refpatent) i nakładamy na gafel, jak na bom.

W ten sposób użyty pierścień szkotowy, trzeba zmocować dwiema linami, obciągniętymi do pięty i pika gafla, żeby zapobiec przesuwaniu się szpon pierścienia po gaflu, co mogłoby spowodować dalsze rozdarcie. Dobrze też będzie w takim wypadku, pazury pierścienia szkotowego owinąć płótnem.

Do pierścienia szkotowego mocujemy pik-fał.

Blok grot-szkot-talii, zamocowujemy do bomu stropem.

O ile jacht nie ma ref-patentu, bloki pik-fału mocujemy stropem na końcu (piku) gafla.

W wypadku zamocowania pik-fału na samym piku gafla, trzeba zwracać pilną uwagę, na bardzo daleko posuniętą ostrożność, przy wszelkich manewrach żaglem. Żagiel należy silnie zarefować, gdyż — przy większych obciążeniach — gafel będzie narażony na bardzo poważne napięcia, grożące złamaniem. Zaś strata gafla należy do rzędu, bodaj najprzykrzejszych awaryj.

Wojciech Stypuła

Z taktyki regat
Walka w ćwierć wiatru

Na regatach często spotykamy przeciwnika, który na kursach z wiatrem jest powolniejszy (ma np. mniejszy spinaker), zato odznacza się większą szybkością przy kursach na wiatr.

Może się wówczas zdarzyć, że wyprzedzimy go początkowo, a on potym dogania na lawirowaniu. Zanim dogoni tak, że będziemy mogli zastosować taktykę „beznadziejnej pozycji", która jest już ostateczną obroną, można mu skutecznie przeszkadzać wcześniej na odległość dalszą.

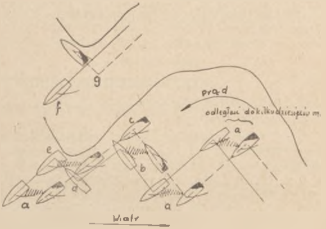
Pamiętajmy, że z żagla schodzą dość znaczne wiry i przenoszą się z wiatrem daleko. Oprócz tego żagiel działa na wiatr hamująco.

Starać się więc będziemy żeby mieć stale przeciwnika dokładnie po zawietrznej. Znający się na tajnikach walki regatowej przeciwnik, gwałtownemi zwrotami, będzie starał się umknąć z naszego cienia. Trzeba na to uważać i na każdy jego zwrot, jak najszybciej odpowiadać również zwrotem, uważając przy tym jak zwykle, czy na tej „wojnie dwóch" trzeci nie skorzysta.

Jeśli się jest samemu schwytanym w ten sposób, oswobodzić się można wyzyskując większą zwrotność własnej łodzi, jak również i to, że zasłaniający zawsze o ułamek sekundy musi się opóźnić, wykonuje zwrot bardziej zrywany, z większą stratą szybkości.

Drugim czynnikiem który łatwo wygrać w naszych warunkach na Wiśle — to mielizny. Należy uciekać tak, aby idąc stale po dużym prądzie schować się za, a raczej przed mieliznę.

Wreszcie, jeśli pomimo przeszkód z naszej strony przeciwnik nas dogania, zawsze pozostaje jeszcze „beznadziejna



a) zasłaniający naśladuje każdy ruch zasłanianego,

b) zasłaniający musi już zwrócić, podczas gdy zasłaniany zwraca w C i oswabadza się,

d-e) zasłaniający zwraca w *d* i *e* i chwyta ponownie zasłanianego,

f) jeśli zasłaniający pójdzie tak, a zasłaniany zwróci [illegible]

pozycja". Trzeba tylko uważać, jeśli nasze halse się przypadkiem rozejdą, aby przeciwnik nas wtedy nie wyprzedził, bo wówczas już szkodzić mu nie będziemy mogli, tylko on nam tę przyjemność zrobi.

inż. T. Sołtyk

Przez Pacyfik

W czasopiśmie „Yachtingu" z lutego 1937 r. podaje S. R. Hutchinson krótki, treściwy opis podróży przez Pacyfik, odbytej przez Polaka inżyniera-elektryka i jednocześnie artystę p. E. J. Webera na 6,5 metrowym keczu.

„Przepłynąwszy na „Farysie" 4000 mil przez ocean i po wyczerpaniu się na trasie Suva—Auckland całego zapasu żywności z wyjątkiem jednej dyni, wyszedł p. Weber niedawno na ląd w mieście *Auckland* (Nowa Zelandia) i najspokojniej poinformował się o drogę do gmachu Wystawy Sztuk Pięknych. Podróż, zapoczątkowana w lutym roku 1936 w Tahiti na trasie Raratonga, wyspa Palmerston, Pago-Pago, Suva, trwała dziesięć miesięcy (z czego zaledwie 58 dni spędzonych na wodzie) przy czym niepogodę napotkano tylko trzykrotnie.

„Farys" był najmniejszą i najlżej zbudowaną łodzią, jaka kiedykolwiek zawinęła do Aucklandu z portu zamorskiego. Pomimo niewielkich wymiarów łodzi, silniejszych emocyj doświadczył p. Weber raz tylko w ciągu całej wycieczki. Było to w okolicy północnego brzegu Nowej Zelandii, gdy stanął w dryfie na noc. Ułożył się do snu. Dryfował do brzegu. Obudziło go obijanie się łodzi. „Okazało się, że znaleźliśmy się w zatoce, otoczonej skalami. Odholowaliśmy „Farysa", lecz niezwłocznie potym uderzyła ogromna fala, która rozbiłaby niezawodnie łódź o skałę, gdyby jej nie przerzuciła przez przeszkodę."

Zbudowany na Tahiti przed dwoma laty, był „Farys" pierwotnie łodzią mieczową, długości 21 stóp, szerokości 8 stóp. P. Weber dodał fałszywy kil i zaprowadził szereg innych zmian, jak np. podłużenie kabiny. Łódź posiada pojedyńcze poszycie z sosny nowozelandzkiej „*Kauri*" i jest ożaglowana jako kecz. Właściciel jej oświadcza, że posiada duży zapas pływalności, że tak doskonale trzyma się na fali, iż jest zdania, że wytrzyma wszelkie warunki. Jedyne wykroje w pokładzie stanowią: niewielki kokpit, który w

czasie niepogody można zakrywać fartuchem oraz skajlajt nad kabiną. Ponieważ łódź posiada niskie burty, fale obryzgują dość obficie pokład; trzeba więc ubierać się w „żółtka".

Posiłki na „Farysie" były niezwykle proste. Ryż i miód stanowiły podstawę pożywienia, uzupełnieniem były słodkie kartofle (Kumara), dynie, oraz ograniczona ilość konserw mięsnych. Niestety, worek ryżu, zabrany w Suva był znacznie mniejszy niż zamówiony (uprzednio), wskutek czego porcje były bardzo skąpe. Wody było jednak pod dostatkiem. Zanim przed czterema laty opuścił p. Weber Europę na statku, udając się na Tahiti, nie był on ani razu na morzu. Lecz w czasie pobytu na Tahiti wszystkie wolne chwile spędzał na stoczniach, poznając co się dało z zakresu żeglugi oceanicznej. Tam właśnie nastąpiło spotkanie ze słynnym francuskim żeglarzem samotnikiem Allain Gerbault, którego opisy zachęciły go do podjęcia wyprawy. Gerbault pomógł p. Weberowi przy wyposażaniu łodzi.

P. Weber twierdzi, że pasjonuje go nawigacja. Studiował wszelkie znane jej metody. Ponieważ kształcił się w Polsce na inżyniera-elektryka, posiada znajomość wyższej matematyki, co naukę o nawigacji „sprowadza do czytania opowiastek". Podczas podróży największy jego *błąd był trzy mile*, co stanowi nielada wyczyn na tak małej łodzi.

Z Tahiti do wyspy Palmerston żeglował p. Weber samotnie, lecz tam przyłączył się do niego jeden z tubylców Jimmy Marstens, który towarzyszył mu do Auckland. Wyspa ta jest całkowicie odizolowana, a zrzadka tylko odwiedzana, ponieważ statki nie mogą się tam bezpiecznie zapuszczać z powodu nieprzychylnej pogody, panującej w ciągu dłuższego czasu. „Farys" był tak płytko zanurzony, że mógł się wcisnąć do małej laguny, będąc pierwszą łodzią, która tego dokonała, poza krajowymi kanoe.

Po spędzeniu kilku miesięcy w Auckland dla pogłębienia swych studiów nad pastelami zamierza p. Weber powrócić na wyspy Pacyfiku."

I lądowy lud Polaków może wydać żeglarzy na miarę światową, którzy potrafią odbyć dalekie podróże bez strasznych katastrof, łamania masztów, darcia żagli. A my o tym nawet nie wiemy, a dowiadywać się musimy aż od Amerykanów.

S. K. Prauss i Sołtyk

Podniesienie bandery w Yacht Klubie Polski

Dnia 3 maja o godz. 17.30 odbyła się uroczystość podniesienia bandery w Y. K. P.

Wśród licznie zgromadzonych gości zauważyliśmy ambasadora Wielkiej Brytanii sir Willaima Kenarda, ambasadora Francji p. Noel z małżonką, posła Finlandii p. Idmana, posła Estonii p. Markus'a, posła Szwecji p. Bohemana, posła Czechosłowacji p. Slavika, chargé d'affaires Danii p. Treschov, chargé d'affaires Argentyny p. Caballero, ministra komunikacji płk. J. Ulrycha, podsekretarza stanu w Min. Przem. i Handlu p. Rose szefa kier. Marynarki Wojennej admirała Świrskiego, szefa Sztabu Kierownictwa Marynarki komandora Korytowskiego delegatów zaprzyjaźnionych klubów i wiele osób ze świata towarzyskiego stolicy.

Do zgromadzonych pod masztem klubowym gości wygłosił komandor O. S. Y. K. P. dr. Zygmunt Skowroński następujące przemówienie:

„Tradycyjnym zwyczajem zebraliśmy się u stóp masztu flagowego Y. K. P. celem dokonania uroczystego podniesienia bandery. Jakkolwiek czynność tę powtarzamy co roku, nie przestaje ona być dla nas nigdy chwilą uroczystą i sięgającą głęboko w życie Klubu. Jeżeli bowiem bandera jest symbolem honoru i jedności Klubu, to jej podniesienie ma głębokie symboliczne znaczenie.

Przede wszystkim przypomina członkom, że po okresie zimowych przygotowań rozpoczyna się okres, w którym jachty Y. K. P. pójdą na dalekie wody i jeziora polskie i przypomina tym bardziej obowiązek gorliwego przestrzegania etyki żeglarskiej i klubowej i niesienia polskiej kultury polskiego żeglarza-klubowca w najdalsze zakątki Polski.

Rozpoczyna się również okres wytrwałej pracy nad udoskonaleniem techniki żeglarskiej, której sprawdzianem są regaty.

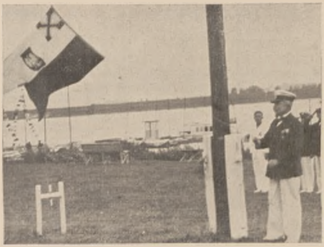
Podniesienie bandery jest wyzwaniem a zarazem oznaką, że Y. K. P. gotów jest podjąć rycerskie współzawodnictwo na wodach całego kraju i w szlachetnej walce wytężyć wszystkie siły dla wykazania sprawności, tężyzny i przysporzenia nowych wawrzynów banderze Y. K. P.

Sport żeglarski jest nie tylko przyjemnością ale i ciężką pracą nad wyrobieniem tężyzny fizycznej i dyscypliny duchowej. Pracę tę podejmujemy w roku bieżącym tym chętniej i radośniej, że patrzyć na nas będzie nasz Drugi Komandor Honorowy Marszałek Polski Śmigły Rydz, który właśnie w dniu wczorajszym zaszczycił nas przyjęciem godności Komandora Honorowego."

Po podniesieniu bandery przez komandora A. Aleksandrowicza gospodarze podejmowali gości w lokalu klubowym herbatką.



Przy maszcie klubowym



Moment podniesienia bandery

Kronika żeglarska

„Wojewoda Pomorski" w Niemczech

Pełnomorski jacht Akademickiego Związku Morskiego w Gdańsku „Wojewoda Pomorski" odbywa w każdym sezonie kilka rejsów. W tym roku w planie żeglugi był przewidziany jako pierwszy — rejs na Bornholm. Ze względu na ograniczony czas trwania rejsu (załoga składa się wyłącznie z akademików, którzy mogą wyjechać tylko na krótki okres) i warunki atmosferyczne, plan został jednak zmieniony i w końcu maja „W. P." pod komendą kpt. Stępenia z załogą 8 członków A. Z. M. przybył do Szczecina.

Była to pierwsza wizyta A. Z. M. w Niemczech. Goście polscy podejmowani byli przez Jacht-Club Szczeciński, który im udzielił gościny w swoim basenie.

Pierwszego dnia goście zwiedzili port motorówką, udzieloną przez zastępcę dyrektora portu, a wieczorem konsul generalny wraz z personelem konsulatu rewizytował swych gości.

Wizyta jachtu polskiego wywołała wielkie zainteresowanie w mieście. Akademicy polscy wynieśli ze Szczecina jak najlepsze wrażenia.

Działalność A. Z M.

Zasłużoną dla sportu żeglarskiego organizacją jest Akademicki Związek Morski, który postawił sobie zadanie przekształcenia psychiki młodzieży polskiej z lądowej na morską.

A. Z. M. R. P. posiada oddziały w Warszawie, Wilnie, Krakowie, Poznaniu, Lwowie, Gdańsku i Gdyni. Obozy morskie organizuje od 1932 r. Obozy żegl. lodowego od r. 1934. Obecnie posiada cztery jachty morskie, 6 jachtów lodowych i tabor żaglówek.

Pracę swoją A. Z. M. prowadzi równocześnie w dwóch kierunkach, przy pomocy swych sekcji. Jedna z nich to sekcja kolonialno-handlowa, mająca za zadanie przygotowanie konkretne przyszłych pracowników w tej dziedzinie przez zaznajomienie ich z zagadnieniami kolonialnymi i handlu morskiego.

Drugą sekcją, której zadaniem jest wpojenie zamiłowania do morza i pracy na morzu, jest sekcja sportowo-żeglarska.

A. Z. M. uprawia żeglarstwo pod wszystkimi postaciami. Na wiosnę odbywają się kursy teoretyczne, gdzie przyszli żeglarze morscy zaznajomili się z historią żeglarstwa i teorią żeglowania. Następnie odbywają się ćwiczenia praktyczne na Wiśle, poczym egzaminy na żeglarzy śródlądowych. W okresie od 15 czerwca do 1 lipca organizuje się kurs dla instruktorów na obozy morskie. Jest to zagraniczny wyjazd jachtem morskim do portów Bałtyckich. Od 1 lipca do 1 września odbywa się obóz morski w Jastarni. Ma on na celu zbliżenie najliczniejszych rzesz akademickich z morzem przez wpojenie zamiłowania do jachtingu morskiego.

Obozy te są dostosowane do możliwości kieszeni akademickich i nie przekraczają sumy 80 zł. za miesiąc, w co wliczona jest podróż zagraniczna dla bardziej zaawansowanych żeglarzy. Oczywiście jest to argument b. przekonywujący, gdyż dotychczas utarło się mylne przekonanie, że królewski sport — żeglarstwo, jest dostępny tylko dla ludzi bogatych. Doświadczenie A. Z. M. wykazało, że koszt wyżywienia na jachcie morskim wynosi zaledwie 1.50 zł. dziennie przy podróżach zagranicznych. Dodać warto, że jest to jedyny w Polsce obóz żeglarstwa morskiego dostępny dla kobiet.

Podróże zagraniczne na jachtach morskich wyrabiają sprawność fizyczną, karność i poczucie obowiązku a poza tym, dają możność poznania życia narodów morskich, na których można się wzorować w pracy nad tworzeniem potęgi morskiej Polski.

W okresie zimowym A. Z. M. organizuje obozy żeglarstwa lodowego na własnym taborze na jeziorze Narocz. Atrakcyjność tego sportu powiększa jego nowoczesność, t. j. dążenie do „pożerania" szybkości, gdyż jacht lodowy rozwija szybkość ok. 150 km/g. W r. z. załoga A. Z. M. ustanowiła rekord Polski, który wynosił 133,5 km/godz..

Koszt obozu dwutygodniowego wynosi zaledwie 40 zł (zniżka kolej. 82 proc.). W okresie zimowym A. Z. M. wzmaga swą działalność oświatową i propagandową przez organizowanie odczytów i kursów zarówno żeglarskich jak i kolonialnych, gdzie eksploatuje się świeży narybek z lata.

Do Karlskrony

Główna kwatera harcerzy organizuje w czasie od 15 do 27 czerwca podróż morską do Karlskrony szkunera „Zawisza Czarny" pod dowództwem gen. Zaruskiego.

W podróży tej, w myśl zarządzenia dyrektora PUWF i PW Nr. 256-10/WFS z dnia 29.5 r. b. może wziąć udział po 3 oficerów z OK. I, III, V, VI, VII, VIII i IX oraz po 2 oficerów z pozostałych O. K.

Przeszkolenie żeglarskie nie jest konieczne. Pierwszeństwo mają młodzi oficerowie, którzy, po ukończeniu kursów żeglarskich w latach ubiegłych powinni w bież. roku odbyć praktyczne pływanie morskie dla dalszego doskonalenia się w żeglarstwie.

Zgłoszenia po uzyskaniu zgody dowódcy oddziału, należy kierować do dowódcy O. K. Kandydaci, których zgłoszenia zostaną przyjęte przez O. K., mają stawić się w dn. 14 czerwca r. b. w Gdyni w Wojskowym Ośrodku Yachtingu Morskiego.

Ubiór obowiązkowy: drelichy (długie spodnie i bluza), furażerka, sweter ciepły, pantofle, płaszcz żołnierski (bez dystynkcyj), 2 koszule, 2 pary kalesonów, skarpetki, 2 prześcieradła, poszewka na podgłówek oraz przybory do mycia i golenia. Poza tym uczestnicy mogą wziąć z sobą dokumenty osobiste i legitymacje.

Koszty podróży w wysokości 5 zł dziennie ponoszą uczestnicy. Wszystkim wojskowym, którzy pojadą do Karlskrony przysługuje 1 tydzień urlopu ponad normę w myśl wytycznych sportu kadry.

Oficerowie, posiadający przeszkolenie żeglarskie, otrzymują w razie pomyślnego egzaminu — wyższy stopień żeglarski w myśl przepisów P. Z. Ż. Niezaawansowani mogą otrzymać zaświadczenie uzyskania stopnia żeglarza.

Wyścig ślizgaczy dn. 27 maja

Dn. 27 maja oficerski Yacht-Klub w Warszawie zorganizował wyścig ślizgaczy na trasie Warszawa — Wilanów Warszawa, dystans ca 15 klm. Wyniki techniczne notujemy:

W klasie A wyścigowej 1) L. Danielewicz (AZS) czas 14.46 min., 2) Staszewski Tadeusz (O. Y. K.).

W klasie A półwyścigowej 1) Gajęcki (AZS) 21:50,8 min. 2) kpt. Koźmiński (O.Y.K.).

W klasie B półwyścigowej 1) Staszewski (OYK) 15:09,8 2) Adelt Tadeusz (AZS).

W klasie C wyścigowej 1) Kpt. Jesionek Jan 12.18,8 (OYK) 2) Pawelek Stanisław (AZS).

Kronika pływacka

Trener Steepp w Warszawie

W niedzielę 30 maja wrócił z Krakowa do Warszawy trener A. Steepp. W Warszawie prowadzić on będzie treningi na pływalni W. P. przy ulicy Łazienkowskiej oraz w razie niepogody na krytej pływalni w C. I. W. F.ie, która jednak narazie nie jest jeszcze wykończoną i niewiadomo kiedy się należy spodziewać oddania jej do użytku.

W Krakowie Steepp stosował swój wypróbowany system treningowy, mimo, że miał pewne trudności w związku z niewłaściwym rozkładem godzin i z przeszkodami w skupieniu wszystkich pływaków w oznaczonych dniach.

Zadaniem jego było usunąć braki techniczne w pływaniu krakowskich zawodników. Uczył techniki startu, pracy rąk, prawidłowych nawrotów, i w pewnpm stopniu zamierzony cel osiągnął. Jeden z kardynalnych błędów, złe nawroty, decydujące o utracie cennych sekund, zdołał znacznie poprawić. Pracował dziennie 4—5 godzin mając pod opieką 75 pływaków w tem 15—20 pań.

W stylu dowolnym Polacy posiadają kilka cennych jednostek w Krakowie np. Paszkot, Zguda, Rouppert, Grubental. Brak im przedewszystkiem systematycznej, twardej pracy oraz ambicji, gdyż „teoretyczna" ambicja nie wystarcza w treningu pływackim.

W stylu grzbietowym wyróżnia się Szelest, duże nadzieje rokują Kowalski i Rachniowski.

W stylu klasycznym jest dobry materiał, lecz szwankuje technika, najlepsi Świstun i Wolniak. Dobry kraulista Rouppert za mało pracuje, mając zaś już 26 lat — przeszedł okres optymalny.



Kiyokawa obejmuje kierownictwo nad reprezentacją pływacką Japonii na Olimpiadę w Tokio

Na ogół wszyscy niemal pływacy krakowscy nie wiedzą, co to jest właściwy, twardy, ostry trening i wytrwała praca nad sobą. Pływaków tutejszych cechuje dziwna niechęć do rywalizacji, nie wykazują oni ochoty do mierzenia sił między sobą.

Niestety, Kraków nie posiada wieży do skoków, dlatego niema w Krakowie wcale skoczków, ci co skaczą, są domorosłymi skoczkami samoukami, bez stylu.

Wogóle pływacy polscy mają styl nienajgorszy, większą bolączką jest brak wiadomości, jak trenować a przede wszystkim — brak startów w silnej konkurencji.

Dużą przeszkodą w rozwoju sportu pływackiego w Polsce jest brak niezbędnych urządzeń. Pływalnia otwarta w Krakowie nie nadaje się do tego celu, a jeden basen kryty (YMCA) to stanowczo zamało.

Jak widzimy w Krakowie znalazła się dość duża liczba młodych uzdolnionych zawodników co zasługuje tym więcej na podkreślenie, że przed wyjazdem trenera do Krakowa ukazał się w „Gońcu Warszawskim" niesmaczny artykuł, w którym niepodpisany autor mylnie informuje czytelników o stanie pływactwa krakowskiego. Mianowicie w Krakowie rzekomo nie ma zupełnie pływaków i wysyłanie tam drogo opłaconego trenera po to żeby trenował z waterpolistami Makkabi („Makkabeuszami") uważa autor za wyrzucanie pieniędzy w błoto. — Dla nas więc tym milszą niespodzianką było oświadczenie trenera, że pływacy krakowscy są na najlepszej drodze do osiągnięcia wyników, a złośliwe enuncjacje fatalnie orientującego się autora anonimowego artykułu należy traktować jako bezskuteczne próby wywoływania rozdźwięku między zawodnikami a ich trenerami i władzami naczelnymi.

Steepp zostanie w Polsce prawdopodobnie do września, uważa on, że najracjonalniej byłoby zgrupować wszystkich najlepszych pływaków na jednomiesięczny obóz przed mistrzostwami Polski, a następnie konieczne byłoby zorganizowanie międypaństwowego spotkania z silnym przeciwnikiem.

Zawody w Andrychowie

Dn. 30 maja w Andrychowie odbyły się na otwarcie sezonu zawody pływackie. Pocieszającym objawem była wielka liczba zawodników i zawodniczek, z których wiele zapowiada się obiecująco na przyszłość.

Wyniki były nast.:

50 m. na wznak panów: 1) Szelest (Cracovia) 38.2.

50 m klas. pań. 1) Berekówna (Hak.) 49:8.

100 m. dowolnym panów: 1) Rouppert (Crac.) 1:07,2, 2) Paszkot (Crac.) 1:09,4.

50 m. styl. dow. dziewcząt: 1) Wojewodziewiczówna (Beskid) 55:6.

200 m. klas. panów: 1) Sordyl (Beskid) 3:24, 2) Kilert (Crac.) 3.29,9.

50 m. dowolnym pań: 1) Pastorówna (Hak.) 41:2.

Sztafeta 3×50 styl. zmien.: 1) Cracovia 1:52, 2) Hakoah 1:54,8.

100 m. klas. panów II kl.: 1) Sordyl (Beskid) 1:30,2. 2) Kilert (Cr.) 1:47,3.

50 m. dow. juniorzy: 1) Holzman (Beskid) 40:1.

50 m. klas. juniorzy: 1) Kacz (Beskid) 46:3.

Mecz piłki wodnej Cracovia—Hakoah 2:1 (1:1). Bramki dla Cracovii zdobyli Szelest i Grubental.

20-ty kurs instruktorski Z. Wielińskiego

Nasz najlepszy trener p. Zygmunt Wieliński odkrywca i nauczyciel ś. p. Janusza Szwankowskiego prowadzi na pływalni W. P. swój 20-ty z kolei kurs instruktorski. Każdy taki kurs pomnaża o kilkanaście osób nasz mierny wciąż jeszcze stan posiadania wykwalifikowanych sił instruktorskich. Wieliński po ukończeniu swego 20-go kursu zamierza jeszcze pozostać w Warszawie dwa miesiące i współpracować z trenerem Steep'em a później prawdopodobnie wyjedzie w góry dla odpoczynku.

Asy trenują

Były mistrz Polski Kazimierz Bocheński zatęsknił widocznie do zawodów pływackich, bo trenuje znowu z dawno u niego niewidzianą zaciętością. Obserwujący Bocheńskiego w akcji twierdzą, ze jest on zdolny powtórzyć swoje rekordowe wyniki.

Również Szrajbman I nie wytrwał w swej abstynencji i trenuje regularnie na pływalni Ż. A. S. S.u pływając po 2,5 km. dziennie.

Rozpoczęcie sezonu piłki wodnej

Terminy rozgrywek ligi waterpolowej o mistrzostwo Polski zostały już ustalone: 13.6 mecz eliminacyjny decydujący o wejściu do ligi Hakoah (Bielsko) — Legia, mecze o mistrz. KSZO — Makabi (Kraków), AZS (Warsz.) — EKS (Kat.) 19.6. Makabi — AZS, EKS — Hakoah lub Legia 26.6 Hakoah lub Legia — Makabi, 27.6 KSZO — AZS. 29.6 EKS — KSZO, AZS — Hakoah lub Legia.

3.7 Makabi — EKS, Hakoah lub Legia — KSZO, 10.7 AZS — EKS, 17.7 KSZO — Makabi, EKS — Hakoah lub Legia, 25.7 AZS — Hakoah lub Legia.

1.8 Makabi — EKS, 7.8 Legia lub Hakoah — Makabi, 8.8 KSZO — AZS, 14.8 Makabi — AZS, 15.8 EKS — KSZO.

Kursy i nauka pływania WKS Legia

Sekcja pływacka W .K. S. Legia rozpoczęła kurs i naukę pływania z następującym rozkładem zajęć:

1) oficerowie — w grupie słabszych we wtorki i czwartki od godz. 17—18, w grupie silnych—we wtorki i czwartki od 18—19;

2) podoficerowie — w grupie słabszych we wtorki i czwartki od 17—18, w grupie silnych we wtorki i czwartki od 18 — 19.

3) członkowie cywilni — w grupie słabszych w środy i piątki od 17—18 w grupie silnych we wtorki i czwartki od 18—19.

Wejście na pływalnię posiadają członkowie sekcji, za okazaniem legitymacji lub innego dowodu osobistego w kasie gdzie znajduje się lista członków sekcji, zatwierdzona przez Okr. Urząd W. F. i P. W.

W celu ułatwienia uprawiania pływania kadrze zawodowej, pływalnia w bież. roku oddana będzie przede wszystkim do użytku tych osób z kadry zawodowej, które należą do wojskowych klubów sportowych stolicy. Oprócz tego z pływalni korzystać mogą rodziny, t. j. żona i dzieci, inne osoby cywilne, wprowadzone przez członków WKS-ów oraz młodzież szkolna, dla której zostaną wyznaczone dni i godziny, po uprzednim porozumieniu się z władzami szkolnymi.

Opłaty za korzystanie z pływalni wynoszą: dla członków sekcji pływackich WKS-ów wstęp wolny, tylko za opłata 10 gr. za szatnię, dla członków WKS 30 gr. (łącznie z szatnią) za okazaniem legitymacji członkowskiej WKS dla rodzin członków WKS-ów 50 gr.

Szatnia w dniach ćwiczeń wojskowych, t. j. we wtorki i czwartki, wynosi 5 gr. od osoby.

Kursy na letniej pływalni A. Z. S.

W dniu 16 maja b. r. została oddana do użytku publiczności letnia pływalnia A. Z. S. w parku im. Paderewskiego.

Wzorem lat ubiegłych na pływalni prowadzone będą zespołowe i indywidualne kursy pływania dla początkujących i zaawansowanych.

1) kurs przedpołudniowy, rozpoczynający się 4 czerwca, odbywać się będzie w poniedziałki, środy i piątki w godzinach od 11 — 12-ej.

2) kurs popołudniowy, rozpoczynający się 4 czerwca, odbywać się będzie w poniedziałki, środy i piątki w godzinach od 18—19-ej.

3) kurs popołudniowy, rozpoczynający się 5 czerwca, odbywać się będzie we wtorki, czwartki i soboty w godzinach od 18—19-ej.

Opłata za kurs zł. 12, dla uczniów i studentów zł. 8. Informacje i zapisy w Sekretariacie Stadionu A. Z. S. w parku im. I. Paderewskiego, telef. 10-13-93 codziennie w godzinach od 10—18-ej.

Na krytej pływalni YMCA

Po osiągnięciu pełnego sukcesu przy organizowaniu wiosennych kursów pływania, gdzie 110 osób nauczyło się pływać, Wydz. Wych. Fiz. Pol. YMCA przystępuje obecnie do zapoczątkowania stałego zwyczaju wakacyjnych kursów pływania, na swoim krytym basenie w gmachu, gdzie deszcz lub temperatura nie stoją na przeszkodzie.

Pierwszy taki kurs odbędzie się w czerwcu, w tempie przyspieszonym bo 3 razy w tygodniu, osobno dla mężczyzn i dla kobiet.

Opłata za kurs wynosi dla mężczyzn zł. 10, dla kobiet zł. 14. Poza tym kobiety opłacają za badanie w Poradni Sp.-Lekarskiej zł. 1.

Pływanie będzie się odbywać w następujących grupach: mężczyźni: poniedziałek, środa, piątek w godz. 20 — 21, lub wtorek, czwartek, sobota w godz. 20 — 21 - kobiety: poniedziałek, środa, piątek, w godz. 18 — 19, lub wtorek, czwartek, sobota w godz. 18 — 19.

Mężczyźni, niezłonkowie YMCA, umiejący pływać, mogą tak jak w roku ubiegłym w okresie letnim wykupywać abonament za zł. 5.50 pięciorazowy.

Otwarcie pływalni garnizonowej

Dn. 22 maja został otwarta w Toruniu pływalnia garnizonowa.

Podobnie jak w roku ubiegłym, tak i obecnie zwrócono szczególną troskliwość w kierunku uzyskania jak najbardziej czystej wody. Ponownie pokryto dno warstwą czystego żwiru i piasku, dostarczonego z poligonu. Usunięto drewnianą ścianę, odgradzającą basen wielki od basenu, wyznaczonego dla wojska. Ściana ta okazała się niepotrzebna, gdyż w sezonie obecnym zwarte oddziały wojskowe nie będą korzystać z pływalni.

Poprawiono też ściany do nauki pływania i nawrotów, oraz zwiększono ilość boisk do siatkówki i koszykówki.

Pływalnia będzie czynna codziennie w dni powszednie od godz. 9-ej, w niedzielę i święta od godz. 8-ej do 20-ej. Bilety zwykłe 40 groszy. Bilety ulgowe (korzystają członkowie wf. i pw., kluby sportowe oraz uczniowie szkół średnich i powszechnych) — 20 groszy. Karta miesięczna — 3 złote. Karta ulgowa — 2 złote. Bufet na miejscu.

Projekty międzynarodowe

Polski Związek Pływacki postanowił organizować w bieżącym sezonie dwie imprezy międzynarodowe prawdopodobnie w terminach 10, 11 lipca i 14,15 sierpnia.

Kronika kajakowa

Krótkodystansowe zawody na Śląsku

Dn. 23 maja odbyły się na Czarnej Przemszy krótkodystansowe zawody kajakowe na trasie długości 1000 m., oraz sztafeta 4 × 200 m. pomiędzy PPW. oraz KKK.

Start w Mysłowicach 1000 m. powyżej mostu drewnianego, meta w Mysłowicach przed mostem drewnianym około 400 m. powyżej ujścia Białej Przemszy.

W zawodach wzięło udział 30 zawodników z poszczególnych klubów śląskich — zrzeszonych w P. Z. K. Wyniki poszczególnych konkurencji przedstawiają się następująco:

Panie: jedynki składaki wyścigowe, trasa 1000 m: 1) Hadamicka J. KKK, przed Koplówną M. z PPW.

Panowie: trasa 1000 m: 1) Drozdeczko R. KKK przed Homlem W. PPW i Raszką K. również z PPW.

Dwójki wyścigowe, trasa 1000 m: Hadamicki—Kamski KKK przed Wicharym—Rajskim z PPW i Petreen—Ziehartem z WSV.

Dwójki wyścigowe sztywne: 1) Sprada—Hasse Wilh. z LMK. sekcja Kolejowa przed Rejmaniakiem St. i Szarowskim H. również z LMK Sek. Kol.

Zawody odbyły się przy bardzo wielkiej frekwencji publiczności.

Arndt o polskich kajakowcach

Zdaniem trenera Pol. Zw. Kajakowego, wybitnego znawcy sportu kajakowego p. Ericha Arndta nasi kajakarze na mistrzostwach Europy w Pradze w 1933 r. byli to raczej turyści, niż regatowcy.

W r. 1934 podczas międzynarodowego wyścigu na Dunajcu Polacy po raz pierwszy pokazali technikę wiosłowania kajakowego.

W ubiegłym roku na kursie w Pucku uczył p. Arndt instruktorów techniki wiosłowania i budowy łodzi. Praca wyszkolonych instruktorów w terenie przyniosła wyraźny rezultat.

W roku bieżącym zauważa się znaczny postęp: Polacy mają teraz dobry materiał ludzki, mają łodzie i znają technikę wiosłowania regatowego. Brakuje im tylko doświadczenia i wieloletniego treningu. Najlepszą drogą do postępu jest uczyć się od silniejszego przeciwnika.

Stały postęp od dwu lat

Mistrzostwa Polski w kajakach, rozegrane w konkurencji zagranicznej w Zielone Święta na Dunaju zakończyły się porażką naszych osad. Pomimo tej porażki zdecydował się Polski Zw. Kajakowy zakontraktować mecz z mistrzem ostatniej Olimpiady — Niemcami.

Wyścig górski na Dunajcu nie był bynajmniej blamażem polskich kajakowców, klasa sportu kajakowego w Polsce w ostatnim roku bardzo się podniosła i prezes Niemieckiego Związku Kajakowego, a zarazem przewodniczący Międzynarodowej Federacji Kajakowej dr. Maks Eckert po mistrzostwach oświadczył, że jest mile zaskoczony poprawą stylu i wielką kondycją polskich zawodników.

Nie zajęliśmy na mistrzostwach Polski pierwszych miejsc, ale wypadliśmy o wiele lepiej niż na mistrzostwach w roku 1935. Trudno zresztą było pobić mistrza olimpijskiego Hradetzkyego. Zajęcie przez Polaka Dzięciołowskiego (TW — Nowy Sącz) drugiego miejsca w wyścigu składaków jedynek było wielkim sukcesem.

W biegu składaków dwójek poszło nam już nieco gorzej.

Przed kilkoma laty dzieliła nas od zagranicy przeciętnie różnica czasu 45 minut, a dziś zmniejszyliśmy ten dystans do 17 minut. Praca zeszłoroczna znakomitego trenera Ericha Arndta nie poszła na marne. Również obozy narciarskie zorganizowane dla kajakowców wpłynęły dodatnio na ich kondycję. Mamy nadzieję, że przy wytężonej pracy w bieżącym sezonie poziom ten podniesie się znów o kilka stopni.

Obóz kondycyjny w Pucku

Komisja sportowa P. Z. K. organizuje w dn. 1 do 18 lipca r. b. obóz kondycyjny w Pucku dla wszystkich członków klubów zrzeszonych w P. Z. K. posiadających legitymacje z nalepką na sezon 1937/1938 r. Zniżki kolejowe 82% z miejsca zamieszkania do Pucka i zpowrotem zapewnione.

Szczegółowych informacyj udziela zainteresowanym Komisja Sportowa P. Z. K. w Krakowie, Powiśle 9.

Mistrzostwa Okręgu Poznańskiego

23 maja odbyły się mistrzostwa okręgu poznańskiego na Warcie, z udziałem 6 klubów z 76 zawodnikami.

Najciekawszy był bieg dwójek wyścigowych, w biegu tym zwyciężyła para Nadolny—Służewski (wilki morskie) w czasie 4 min. 13 sek., 2) Wolniewicz—Polowczyk, 3) Dera—Wachowiak.

Z pozostałych biegów ciekawie wypadł bieg na dystansie tysiąca metrów jedynek wyścigowych, gdzie przewidywane zwycięstwo odniósł Sobieraj (wilki morskie).

W ogólnej punktacji zwyciężyły „Wilki morskie" 44 p., 2) T. MSW 23 pkt., 3) PPKK 22 p., 4) KSM 2 p., 5) Lechia Lwów.

Długodystansowy wyścig w Toruniu

Dn. 24 maja odbył się w Toruniu wyścig długodystansowy organizowany przez toruński klub kajakowców na trasie Golub—Toruń wynoszącej 54 klm. Trasa wyścigu prowadziła początkowo Drwęcą przez Elgiszewo, Młyniec, Lubicz do Wisły i Wisłą do Torunia.

W zawodach wzięło udział około 40 zawodników z całego Pomorza.

Spływ Charzykowo — Bydgoszcz

Dnia 20 maja zakończył się międzynarodowy spływ kajakowy na trasie Charzykowo—Bydgoszcz. Spływ trwał 5 dni i brało w nim udział 60 łodzi z przeszło 100 turystami. M. in. w spływie uczestniczyły 4 osady niemieckie. Organizatorem tej udanej imprezy był BKS Wodnik — Bydgoszcz.



Towarzystwo Wioślarskie w Włocławku

PROGRAM

regat Międzyklubowych w Włocławku

w niedzielę, dnia 4 lipca 1937 r.

BIEG 1. — Czwórki nowicjuszy.
„ 2. — Jedynki półwyścigowe, bieg wewnętrzny
„ 3. — Czwórki półw. nowicjuszy.
„ 4. — Czwórki wagi lekkiej.
„ 5. — Jedynki nowicjuszy.
„ 6. — Czwórki półw. pań.
„ 7. — Czwórki.
„ 8. — Jedynki.
„ 9. — Dwójki bez sternika.
„ 10. — Czwórki młodszych.
„ 11. — Czwórki półw. dla wioślarzy nie punktowanych do 1937 r.
„ 12. — Jedynki pań.
„ 13. — Dwójki.
„ 14. — Czwórki półwyścigowe.
„ 15. — Czwórki pań.
„ 16. — Ósemki.

1. Regaty odbywają się zgodnie z regulaminem regatowym P. Z. T. W.

2. Zgłoszenia należy nadsyłać do dn. 26 czerwca r. b.

3. Wpisowe wynosi zł. 3.— od zawodnika. Dla biegów pod Nr. 3, 6 i 11 wpisowe wynosi po zł. 2.—

4. Wszystkie biegi posiadają *nagrody przechodnie* — jubileuszowe, oprócz tego Klub, który zdobędzie najwyższą ilość punktów, otrzyma nagrodę przechodnią, ofiarowaną przez P. Z. T. W., w roku jubileuszowym 1936 r.

5. Początek regat dn. 4 lipca r. b. o godz. 15.45.

6. Ewentualne przedbiegi odbędą się dn. 4.VII. r. b. o godz. 9.45.

Kaliski Międzyklubowy Komitet Wioślarski

PROGRAM

wstępnych wiosennych regat Międzyklubowych na rzece Prośnie w Kaliszu

w dniu 20 czerwca 1937 roku

BIEG 1. Godz. 15.00 — Czwórki półw. nowicjuszów.
„ 2. „ 15.20 — Czwórki wagi lekkiej.
„ 3. „ 15.40 — Czwórki pań.
„ 4. „ 16.00 — Dwójki.
„ 5. „ 16.20 — Ósemki młodszych.
„ 6. „ 16.40 — Czwórki nowicjuszów.
„ 7. „ 17.00 — Jedynki.
„ 8. „ 17.30 — Czwórki półwyśc. pań.
„ 9. „ 17.50 — Czwórki.
„ 10. „ 18.10 — Ósemki nowicjuszów.
„ 11. „ 18.30 — Czwórki półwyścigowe.
„ 12. „ 18.50 — Czwórki młodszych.
„ 13. „ 19.10 — Ósemki.

Przedbiegi odbędą się w sobotę dnia 19 czerwca 1937 r.

Termin zgłoszeń upływa w dniu 14 czerwca 1937 roku o godzinie 20. Zgłoszenia należy przesłać na blankietach regatowych P. Z. T. W. pod adresem Kapitana Sportowego K. M. K. W. kpt. dypl. Stefana Ciby, Kalisz Dowództwo 25 Dywizji Piechoty pl. Św. Józefa 10, telefon Nr. 183. Wpisowe w wysokości zł. 3 od każdego zawodnika do biegów Nr. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12 i 13 i po zł. 2 do pozostałych biegów należy przesłać równocześnie ze zgłoszeniem.

Wydawnictwa z dziedziny sportów wodnych:

ALEKSANDROWICZ A. — Plany budowy joli żaglowej „Strzelec" . . . 8.—
BOHATYREW M. T., inż. — Jak samemu zbudować płaskodenną łódź wiosłową . . . 2.—
CZARNECKI J., inż. — Budowa żaglowych modeli jachtowych . . . 3.20
DŁUGOSZEWSKI W. — Wioślarstwo . . . 6.80
DYPLOM dla kajakowców . . . 1.
DZIENNIK okrętowy . . . 3.
GABRYELEWICZ F. — Harcerska łódź żaglowo-wiosłowa typu „H" . . . 1.70
HEINRICH A. — Budowa kajaków . . . 4.—
— Podręcznik kajakowca . . . 5.50
— Szlaki wodne Polski. Wyd. II . . . 8.80
— Uzupełnienie do II wyd. Szlaków wodnych Polski . . . 1—
JABŁOŃSKI O. — Budowa dwuosobowego kajaka harcerskiego typu „H" . . . 3.50
KUCZYŃSKI J. — Jachtowa praktyka morska . . . 7.50
— Manewrowanie jachtem żaglowym . . . 5.—
— Praktyczne wiadomości z astronomii żeglarskiej . . . 2.50
— Roboty linowo-żaglowe na stopień żeglarza . . . -.65
LENARTOWICZ E. — Podręcznik wioślarstwa regatowego . . . 1.50
MAZUREK J. — Wioślarstwo kobiece . . . 3.20
ORGANIZACJA harcerskich drużyn żeglarskich . . . 2.—
PETYHORSKI M., inż. — Mój kajak — ręczna motorówka . . . 1.20
PLUCIŃSKI M. — Budowa kajaka żaglowego typu „P 7" . . . 4.50
— Budowa kajaków wyścigowych „P 13" i „P 14" . . . 3.50
— 10 kajaków typu „P" . . . 3.50
PODHORSKA-OKOŁÓW M. — Kajakiem z Warszawy (przewodnik z rozkładem jazdy kolei, kolejek, autobusów i statków) . . . 5.50
POLSKI ZWIĄZEK KAJAKOWCÓW — Regulamin regatowy . . . [illegible]
— Regulamin sportowo-turystyczny . . . —.50
— Wywiad szlaków wodnych . . . —.50
SZWYKOWSKI L. — Żeglarz śródlądowy . . . 2.80
SZYDELSKI S., kpt. w st. sp. — Łodzie motorowe . . . 2.70
WIOŚLARZ. Podręcznik na stopień wioślarza praca zbiorowa . . . 2.90
WISŁOCKI A. — Przez jeziora i rzeki Brasławszczyzny . . . 5.
ZALESKI A. — Krótki podręcznik pływania. Wydanie II . . . 1.50
ZABUSKI M. gen. bryg. — Nawigacja jachtowa . . . 5.
— Prawa i obowiązki kapitanów i sterników jachtowych . . . [illegible]
— Tymczasowy regulamin służby na szkunerjachcie szkolnym Z. H. P. „Zawisza Czarny" . . . 1.50
— Zasadnicze komendy i rozkazy przy manewrach na statkach żaglowych . . . [illegible]

do nabycia w GŁÓWNEJ KSIĘGARNI WOJSKOWEJ, Warszawa, Krak. Przedm. 11

tel. 202-19, konto P. K. O. 162 — i wszystkich większych księgarniach w Polsce.



WISŁA do MORZA

POLSKA ŻEGLUGA RZECZNA

„VISTULA"

Warszawa, ul. Mazowiecka 12

KRAKÓW SANDOMIERZ
WARSZAWA GDYNIA

Statki salonowe Francja, Halka, Bałtyk, Belgia i Goniec, odchodzące z Warszawy o godz. 23,30, posiadają miejsca

Statki wycieczkowe odchodzą z Warszawy do Gdyni o godz. 17,30.
Zamówienia na kabiny na statkach salonowych klasy I. i II. i wycieczkowych klasy I. przyjmuje Kasa Zamawiań. Mazowiecka 12 od godz. 9 - 15.

ŻYRARDÓW

TOWARZYSTWO ZAKŁADÓW ŻYRARDOWSKICH
SP. AKC.
WARSZAWA, UL TRAUGUTTA 8

Wyroby lniane i bawełniane
Płótna żaglowe, oponowe surowe i impregnowane
Płótna plecakowe,

ubrania płócienne, tkaniny kąpielowe, płaszcze, ręczniki, dywaniki i rękawice
SKLEP DETALICZNY W WARSZAWIE, PLAC MAŁACHOWSKIEGO 2



SŁOŃCE
WODA
i... kajak składany
„PIAST"

Zakłady Kauczukowe
„PIASTÓW" sp. akc.
Warszawa, Złota 35

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, strony zł. ¼ str. 80, ⅛ strony zł. 40, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BR. PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.

Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi rocznie Zł. 18 , półrocznie Zł. 9

Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej.

Konto w P. K. O. Nr. 22636 właściciel Maria Majcherowa

Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktorka MARJA MAJCHEROWA*

Druk M. Starzyński i S-ka, Chłodna 37, tel. 669-46.